



**DEPARTEMENT  
BAU, VERKEHR UND UMWELT**

**ANHÖRUNGSBERICHT**

---

Anpassung des Richtplans; Zwischenergebnis; Limmattalbahn Abschnitt Killwangen – Baden; Baden, Killwangen, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen, S-Bahn-Haltestelle Tägerhard; Wettingen, Limmattalbahn-Haltestelle Asp; Spreitenbach (Kapitel M 3.3)

---

---

## Zusammenfassung

Die Limmattalbahn im Abschnitt Schlieren – Killwangen ist seit September 2019 im Bau und soll 2022 in Betrieb gehen. Eine Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden ist im Kantonalen Richtplan als Vororientierung aufgeführt. Im Rahmen der Kreditbewilligung haben die Aargauer Limmattal-Gemeinden eine spätere Verlängerung bis Baden grossmehrheitlich gutgeheissen und eine rasche Weiterplanung verlangt. Voraussetzung für eine Realisierung ist jedoch eine wesentliche Entlastung des Schulhausplatzes Baden vom motorisierten Individualverkehr (MIV). Das Departement Bau, Verkehr und Umwelt hat daher die planerischen Grundlagen für die Weiterführung der Limmattalbahn in enger Abstimmung mit dem regionalen Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (rGVK OASE) erarbeitet, dessen Umsetzung diese Voraussetzung erst schaffen wird.

Ebenfalls als Vororientierung im Kantonalen Richtplan aufgeführt ist eine neue S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard. Sie soll nebst der Erschliessung des bereits im Kantonalen Richtplan festgesetzten Wohnschwerpunkts Tägerhard-Ost auch als öV-Drehscheibe zwischen der zukünftigen Limmattalbahn und der S-Bahn dienen. Daher müssen die planerischen Voraussetzungen mit denen für die Limmattalbahn koordiniert werden.

Die Limmattalbahn ist ein zentraler Baustein, der mithilft, die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse in der Region Baden-Wettingen – gemäss Vorgaben der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 – zu bewältigen. Die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden als schneller und zuverlässiger Feinverteiler sowie die Verknüpfung mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Tägerhard sind ein Beitrag zu einer weiterhin hohen Standortgunst und stellen den Erhalt der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit der Region Baden-Wettingen dar. Sie stärken den öffentlichen Verkehr gemäss den Anforderungen des rGVK OASE. Die Bahn erschliesst die Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten besser und unterstützt die Aufwertung des Strassenraums entlang dem geplanten Trasse.

Bisher nicht im Kantonalen Richtplan erwähnt ist eine Haltestelle Spreitenbach Asp zwischen Dietikon und Spreitenbach. Diese Haltestelle ist im Projekt der derzeit im Bau befindlichen Strecke der Limmattalbahn nicht enthalten. Das Gebiet Asp im Osten von Spreitenbach ist zwar Siedlungsgebiet, heute aber nur zum Teil eingezont. Langfristig ist jedoch eine dichte, urbane Wohn- und Gewerbenutzung vorgesehen, die auch angemessen an den öV angeschlossen sein muss.

Für das Richtplanverfahren der drei Elemente Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen – Baden, S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard und Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp sieht das Departement Bau, Verkehr und Umwelt ein zweistufiges Vorgehen vor: "Eintrag im Kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis" gefolgt vom "Eintrag auf Stufe Festsetzung".

---

## 1. Ausgangslage

Der vorliegende Anhörungsbericht umfasst drei Richtplanvorhaben: die Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen – Baden, die S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard und die Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp sollen als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen werden. Dabei handelt es sich um drei grundsätzlich eigenständige Vorhaben. Sie sind zwar über die öV-Achse Dietikon ZH – Killwangen-Spreitenbach – Neuenhof – Wettingen – Baden miteinander verbunden und werden daher in demselben Anhörungsbericht behandelt, können aber jeweils zeitlich unabhängig umgesetzt werden.

Die Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen – Baden und die S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard werden im beiliegenden Erläuterungsbericht eingehend beschrieben. Die Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp ist nur im vorliegenden Anhörungsbericht beschrieben.

Für die erste Etappe der Limmattalbahn von Zürich Altstetten bis Killwangen hat der Grosse Rat 2015 den Verpflichtungskredit in der Höhe von 179,5 Millionen Franken bewilligt. Die Projektierung der Strecke ist abgeschlossen, die Inbetriebnahme bis Killwangen ist für Dezember 2022 geplant. Eine Weiterführung der Bahn bis Baden ist im Kantonalen Richtplan als Vororientierung aufgeführt. In der Anhörung zum Investitionskredit für die erste Etappe von Zürich Altstetten bis Killwangen haben die Aargauer Limmattal-Gemeinden eine spätere Verlängerung bis Baden grossmehrheitlich gutgeheissen und eine rasche Weiterplanung verlangt. Voraussetzung für eine Realisierung ist jedoch eine wesentliche Entlastung des Schulhausplatzes Baden vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Ebenfalls als Vororientierung im Kantonalen Richtplan aufgeführt ist eine neue S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard. Sie soll nebst der Erschliessung des bereits im Kantonalen Richtplan festgesetzten Wohnschwerpunkts Tägerhard-Ost auch als öV-Drehscheibe zwischen der zukünftigen Limmattalbahn und der S-Bahn dienen. Daher müssen die planerischen Voraussetzungen mit denen für die Limmattalbahn koordiniert werden.

Die bereits projektierte und bewilligte erste Etappe der Limmattalbahn von Zürich Altstetten bis Killwangen beinhaltet keine Haltestelle im Gebiet Asp in Spreitenbach. Einerseits, weil der Halt fahrplantechnisch vorderhand nicht möglich ist und andererseits, weil die städtebauliche Entwicklung des Gebiets Asp erst für einen späteren Zeithorizont zu erwarten ist. Mit einer Weiterführung der Bahn nach Baden verändern sich jedoch die betrieblichen Rahmenbedingungen, so dass ein zusätzlicher Halt dazumal möglich sein könnte. Deshalb sind auch für eine Haltestelle Spreitenbach Asp die planerischen Voraussetzungen zu schaffen.

## 2. Handlungsbedarf

Die vom Grossen Rat am 24. März 2015 beschlossene Richtplananpassung Siedlungsgebiet basiert auf der kantonalen Bevölkerungsprognose, die von einem Wachstum um 188'000 auf insgesamt 816'000 Einwohnerinnen und Einwohner im Jahr 2040 und einer proportional dazu verlaufenden Arbeitsplatzentwicklung ausgeht. Rund 75 % dieser Bevölkerungszunahme ist in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen im Aargau zu erwarten. Diese Bevölkerungsentwicklung bildet die Grundlage für die Berechnung der erwarteten künftigen Verkehrsmengen. Von 2012 bis 2040 ist allein in der Region Baden eine Bevölkerungszunahme von 34'000 Personen prognostiziert, was auch zu einer steigenden Mobilitätsnachfrage führt.

Mit der vom Grossen Rat am 13. Dezember 2016 einstimmig verabschiedeten Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU verfügt der Regierungsrat über ein Instrument, das die Abstimmungsfrage zwischen Siedlung und Verkehr konsequent aufzeigt, indem gezielt räumliche Akzente gesetzt und differenzierte Ziele für die einzelnen Verkehrsmittel in den verschiedenen Raumtypen verfolgt werden. Dabei muss die Mobilität in der Stadt andere Ansprüche erfüllen als diejenige auf dem Land. In den städtischen Räumen, wo das Wachstum massgeblich stattfindet, soll den steigenden Mobilitätsbedürfnissen mit flächeneffizienten Mobilitätslösungen begegnet werden. Der Fuss- und Veloverkehr

soll deshalb in den Kernstädten, ländlichen Zentren und urbanen Entwicklungsräumen gefördert werden, um Kapazitätsengpässen im öffentlichen Verkehr (öV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu begegnen und die Ortskerne zu entlasten. Der öV wird insbesondere auf den Achsen in die Kernstädte sowie zwischen den Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen gefördert.

Der geplante Ausbau des Bahnangebots ist im Mehrjahresprogramm öV 2013 und der Vorlage "S-Bahn Aargau 2016 ff." (GR-Beschlüsse vom 5. März 2013 beziehungsweise 7. Januar 2014) sowie der Eingabe der Nordwestschweizer Kantone zu STEP 2030 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) festgehalten. Diese Grundlagen bilden auch die Basis für die Botschaft zum Mehrjahresprogramm öV 2020, die der Regierungsrat am 2. Juli 2019 zuhanden des Grossen Rats verabschiedet hat. Darin ist im Raum Baden eine Erhöhung der Anzahl Züge um rund 50 % gegenüber 2014 vorgesehen. In Kombination mit längerem und doppelstöckigem Rollmaterial ergibt sich daraus für die angebotenen Sitzplatzkilometer annähernd eine Verdoppelung. Weil der im Kantonalen Richtplan festgesetzte Wohnschwerpunkt Tägerhard-Ost in Wettingen abseits der Bahnstrecken liegt, ist auch im Zusammenhang mit der gewünschten Innenentwicklung im Korridor Neuenhof-Wettingen-Baden ein Ausbau des heutigen Busangebots nötig beziehungsweise nach neuen Lösungen zu suchen.

Das Strassen- und Schienennetz des Kantons Aargau stösst jedoch bereits heute insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen in die Agglomerationen und Zentren an seine Kapazitätsgrenzen. Auf wichtigen Strassenabschnitten ist der Verkehrsfluss in den Spitzenzeiten stark beeinträchtigt; es kommt vermehrt zu Staus. In der Folge sinkt die Zuverlässigkeit der Reisezeiten im privaten und öffentlichen Strassenverkehr. Dies hat zur Folge, dass die Anschlüsse beim Umsteigen teilweise nicht mehr gewährleistet sind. Die zunehmende Verkehrsbelastung wirkt sich negativ auf die bisher gute Erreichbarkeit des Kantons Aargau aus, unter anderem auch in der Region Baden.

Um die Situation im Ostaargau zu verbessern, wurde das rGVK OASE mit einem Zeithorizont 2040 erarbeitet. Es basiert auf der neuen Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 und dem Raumkonzept 2015 und schafft die Voraussetzungen, um die Mobilität von morgen bewältigen zu können. Es schafft gute Mobilitätsangebote für die Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner in den Städten Baden, Brugg und ihren Agglomerationen und stellt eine möglichst hohe Standortgunst für Gewerbe und Firmen sowie gute Erreichbarkeit trotz starkem Bevölkerungswachstum sicher. Das Konzept sieht aufeinander abgestimmte Massnahmen für alle Verkehrsträger vor – den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr und berücksichtigt die Anliegen einer siedlungsverträglichen Mobilität, mit dem Ziel einer optimalen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Es beinhaltet auch die regionale Einbettung und Koordination von Massnahmen, die Teil der Agglomerationsprogramme bilden. Die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden und das rGVK OASE sind zwei separate Planungs- und Richtplanverfahren, die zeitlich parallel laufen. Sie werden aber inhaltlich aufeinander abgestimmt. Die mit dem rGVK OASE vorgesehene Umnutzung der Badener Hochbrücke und die Entlastung des Schulhausplatzes Baden vom MIV sind Voraussetzung für eine Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden. Die Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden und das rGVK OASE sind auch in den nächsten Jahren bis zur Umsetzung koordiniert weiter zu planen. Die Stadt Baden, die Gemeinde Wettingen und das BVU haben gemeinsam vereinbart, dass die Umnutzung der Badener Hochbrücke gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Weiterführung der Limmattalbahn (Tram) bis Baden stattfinden wird.

Die Limmattalbahn ist ein zentraler Baustein, der mithilft, die zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse in der Region Baden-Wettingen – gemäss Vorgaben der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 – zu bewältigen. Mit der Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen nach Baden und einer Verknüpfung mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle Tägerhard sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Beitrag zu einer weiterhin hohen Standortgunst sowie Erhalt der wirtschaftlichen Funktionsfähigkeit des Limmattals zwischen Spreitenbach und Baden
- Bewältigung der zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse in der Region Baden-Wettingen entsprechend den Vorgaben der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016

- Stärkung des öffentlichen Verkehrs gemäss rGVK OASE
- Limmattalbahn als schnellen und zuverlässigen Feinverteiler einsetzen
- Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten besser mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen
- Die Verknüpfung von LTB und S-Bahn sowie die Anbindung des öffentlichen Verkehrs an den Fuss- und Veloverkehr verbessern
- Den Strassenraum entlang des geplanten Trassees der LTB aufwerten.

### 3. Umsetzung

#### 3.1 Limmattalbahn Killwangen – Baden

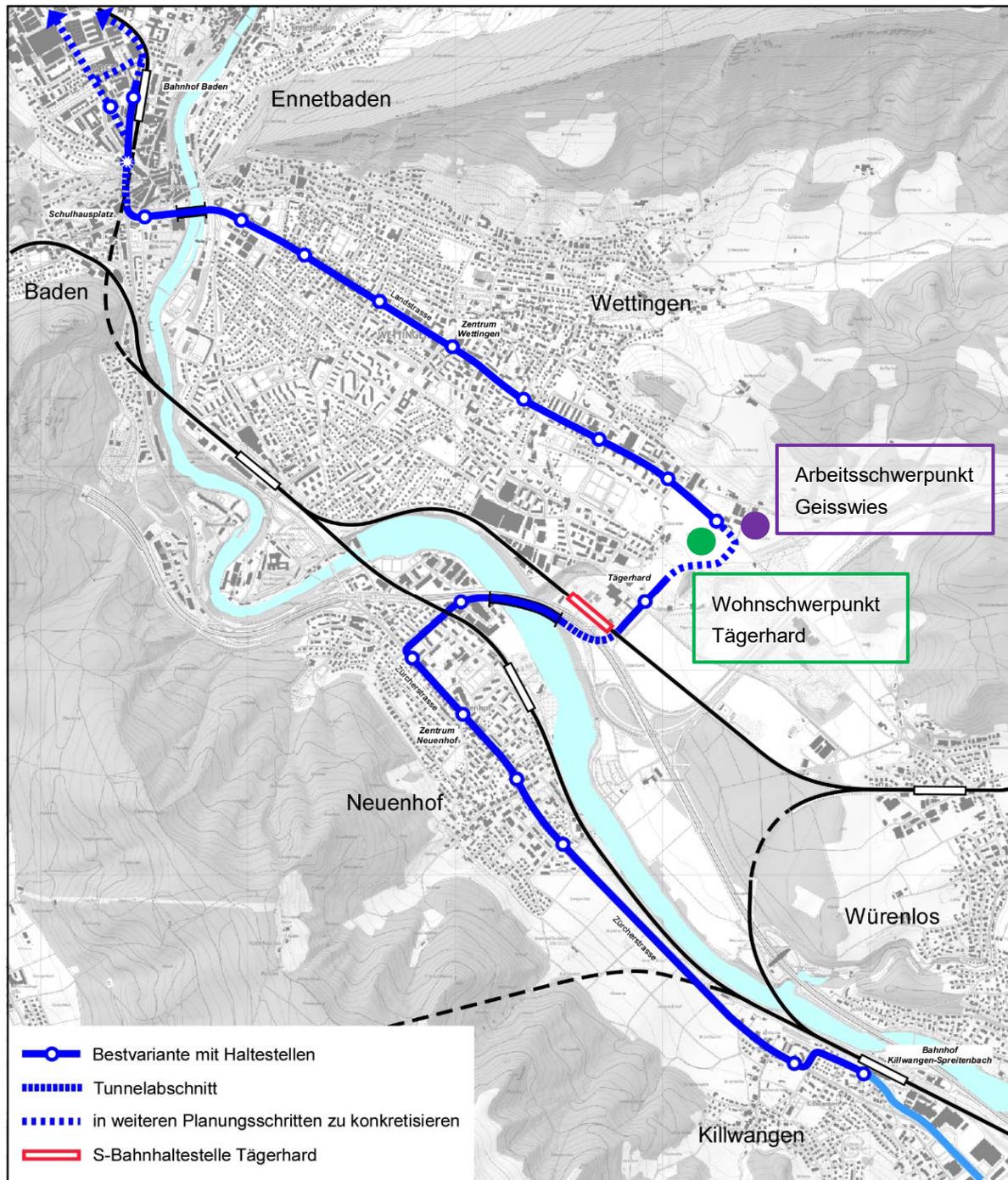


Abbildung 1: Linienführung Limmattalbahn Killwangen – Baden und Lage der S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard

Die heute schon hohe Auslastung auf Strasse und Schiene, die prognostizierte Bevölkerungs- und Verkehrsentwicklung sowie der starke Angebotsausbau im öV bis ins Jahr 2040 erfordern vorausschauende Massnahmen, mit denen dem öV eine hohe Kapazität, flächendeckende Erschliessung des Siedlungsgebiets, Umsteigepunkte an strategisch wichtigen Stellen, eine hohe Zuverlässigkeit und eine wirkungsvolle Bevorzugung im Verkehrsablauf gewährleistet werden können. Die Verlängerung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden soll neben der S-Bahn und dem Bus als hochwertiger Feinverteiler die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Limmattal markant steigern. Aus diesem Grund ist in den Siedlungsräumen mit Potenzial zur Innenverdichtung das Trassees für eine zentrale, leistungsfähige öV-Achse mitsamt Halte- und Umsteigestellen freizuhalten.

Die betriebliche und bauliche Machbarkeit einer Tramstrecke vom Bahnhof Killwangen zum Bahnhof Baden über Neuenhof, Tägerhard, Wettingen Zentrum, die Hochbrücke und den Schulhausplatz ist stufengerecht nachgewiesen und in einem separaten Erläuterungsbericht dokumentiert. Der Endpunkt auf der Westseite des Bahnhofs Baden ist so gewählt, dass in einer späteren Etappe eine weitere Verlängerung des Trassees nach Norden in den Raum Siggenthal möglich bleibt. Die Linienführung gemäss Abbildung 1 soll im Kantonalen Richtplan eingetragen und zum Zwischenergebnis aufgestuft werden. Die Aufstufung zum Zwischenergebnis soll zeitlich koordiniert mit der Festsetzung der rGVK OASE-Elemente erfolgen. Beim momentanen Richtplanschritt Zwischenergebnis geht es noch nicht um die exakte Lage einer Linienführung der Bahninfrastruktur auf ihrer ganzen Länge. In Bereichen, wo noch keine Erschliessungsplanung vorhanden ist (etwa beim geplanten Wohnschwerpunkt Wettingen Tägerhard) oder wo noch alternative Varianten zu prüfen sind (Anbindung des Bahnhofs Neuenhof) geht es um das Aufzeigen von Korridoren, in denen eine Linienführung liegen kann (+/- 200 m), und um das Ausscheiden von übrigen Varianten.

Im Vorlauf zum Bau und der Inbetriebnahme einer bis Baden verlängerten Limmattalbahn kann das mit Eintrag in den Kantonalen Richtplan freigehaltene Trassees grundsätzlich bereits als leistungsfähige Busachse genutzt werden. Insbesondere würde ein vorgezogener Bau der neuen Limmattquerung bereits eine Anbindung des Wohnschwerpunkts Tägerhard-Ost in Neuenhof und/oder Killwangen-Spreitenbach an die SBB-Strecke Baden – Zürich erlauben. Ob oder unter welchen Bedingungen die Wirtschaftlichkeit einer solchen Etappierung gegeben ist, ist bis zur Festsetzung vertieft zu prüfen. Im Erläuterungsbericht ist die Stossrichtung der Anpassung des bestehenden Busnetzes an die Limmattalbahn beschrieben.

Im Einzugsbereich des Trassees von Killwangen bis Baden ist bis 2040 mit über 50'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen zu rechnen, die zu einer Nachfrage von knapp 19'000 Personen pro Tag im stärksten Querschnitt führen (Zuwachs um 77 % gegenüber heute).

### **3.2 S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard**

In Wettingen Ost ist der Wohnschwerpunkt Tägerhard-Ost im Kantonalen Richtplan verankert, daneben auf kommunaler Ebene der Arbeitsschwerpunkt Geisswies. Die bisherige Buserschliessung genügt den zukünftigen Anforderungen nicht. Die S-Bahn-Haltestelle Tägerhard soll in erster Linie eine angemessene öV-Anbindung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte Tägerhard-Ost und Geisswies sicherstellen. Bezüglich Potential ist von einer Nachfrage von rund 1'900 Ein- und Aussteigern pro Tag mit Zeithorizont 2030 auszugehen, womit allein schon die Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte die Haltestelle rechtfertigen. Sie bietet zudem auch eine attraktive Verknüpfungsmöglichkeit von S-Bahn, Limmattalbahn und Bus.

Zum Platzbedarf einer S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard, ihrer Einbettung in die Siedlungsentwicklung und einer Verknüpfung mit der Limmattalbahn liegen Studien vor (siehe Erläuterungsbericht). Für die Raumfreihaltung ist eine Variante mit oberirdischem Umstieg zwischen S-Bahn und Limmattalbahn massgebend. Im Sinne minimaler Umsteigewege ist eine unterirdische Haltestelle der Limmattalbahn unter der S-Bahn-Haltestelle zu prüfen.

Auf die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle hat der Kanton Aargau nur beschränkten Einfluss, da für Erweiterungen der Eisenbahn-Infrastruktur der Bund zuständig ist. Der Eintrag im Kantonalen Richtplan gewährleistet indessen die notwendige Raumsicherung und ist somit eine der Voraussetzungen für die spätere Umsetzung durch den Bund.

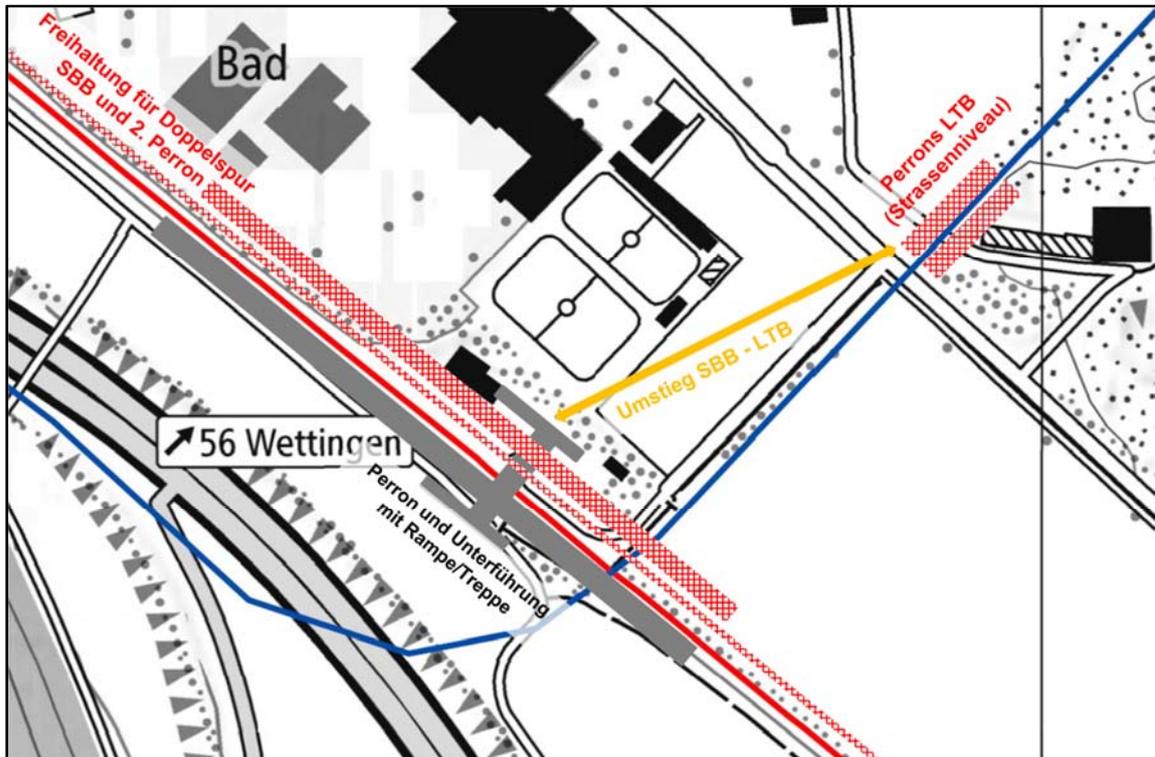


Abbildung 2: Prinzipskizze der S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard mit Verknüpfung zur Limmattalbahn

### 3.3 Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp

Das Gebiet Asp im Osten von Spreitenbach ist zwar Siedlungsgebiet, heute aber nur zum Teil eingezont. Langfristig ist jedoch eine dichte, urbane Wohn- und Gewerbenutzung vorgesehen, die auch angemessen an den öV angeschlossen sein muss.

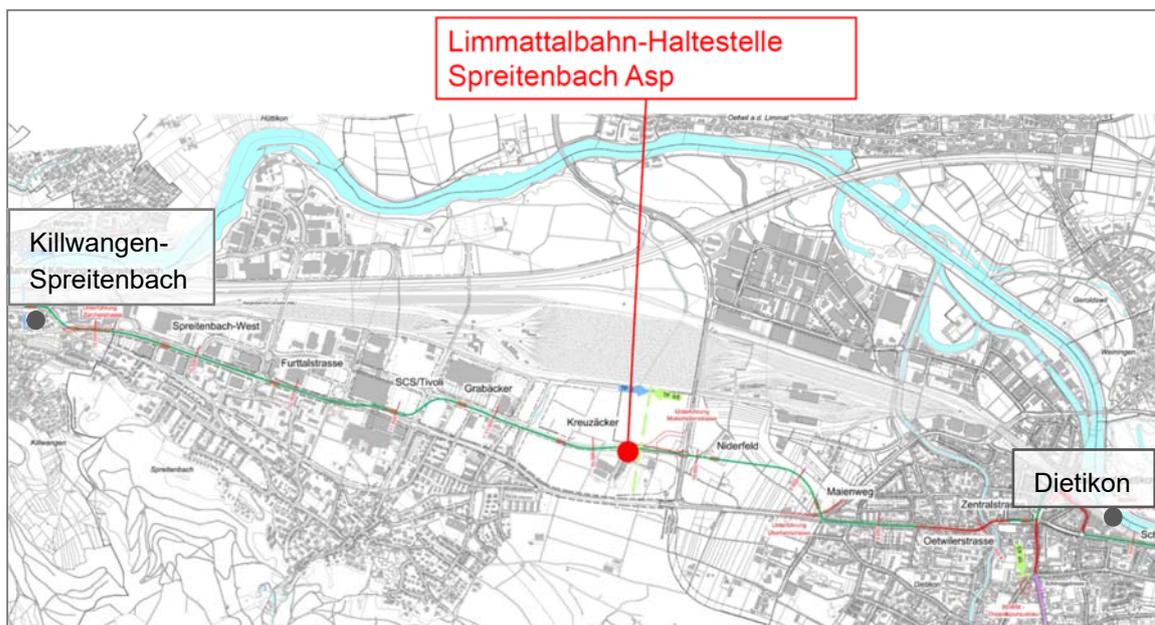


Abbildung 3: Lage der Haltestelle Spreitenbach Asp an der Limmattalbahn

Die bauliche Machbarkeit einer Haltestelle Asp am Trassee der Limmattalbahn zwischen Dietikon und Spreitenbach wurde im Rahmen der Bauprojektierung der Limmattalbahn bis Killwangen nachgewiesen.

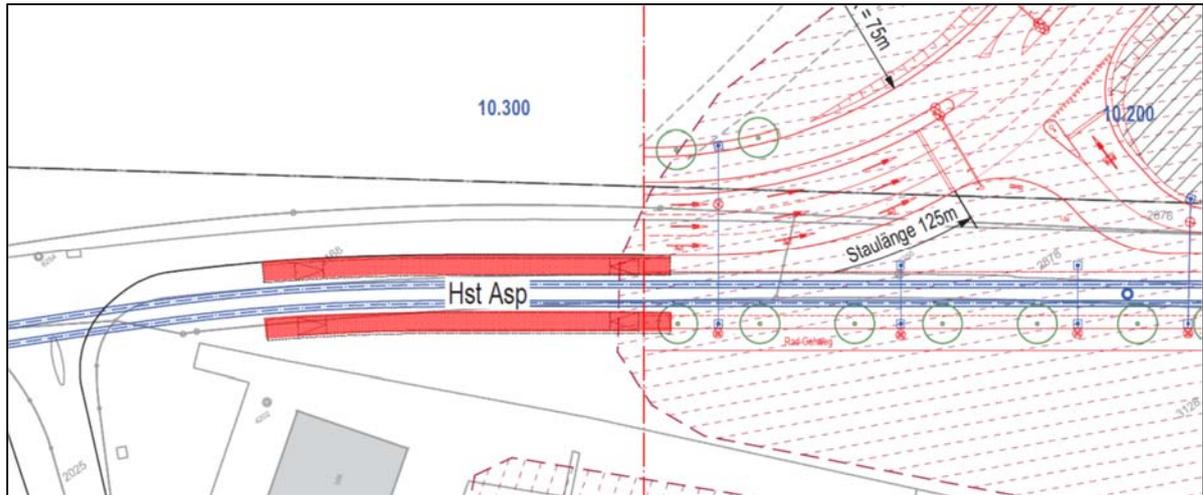


Abbildung 4: Platzbedarf für eine Haltestelle Spreitenbach Asp an der Limmattalbahn

#### 4. Rechtsgrundlagen

Die Grundlagen zur Planung und Koordination der Mobilität sind auf Bundesebene über die Bundesverfassung und das Raumplanungsgesetz, auf kantonaler Ebene über die Kantonsverfassung und das Baugesetz geregelt. § 49 der Verfassung des Kantons Aargau vom 25. Juni 1980 lautet: "Der Kanton und die Gemeinden sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung". Der Kantonale Richtplan dient der Planung und Abstimmung gemäss Raumplanungsgesetz und insbesondere der räumlichen Sicherung der Infrastrukturen. Die strategische Ausrichtung des Kantons im Bereich Raum und Mobilität wird im Kantonalen Richtplan und in der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU 2016 definiert. Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr ist Planungsgrundlage für die mittel- und langfristige Angebotsentwicklung im öV. Dort ist die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden als langfristiges Entwicklungsmodul enthalten.

Die Finanzierung der Investition in das Eigenstrasse und des späteren Betriebs der Limmattalbahn richten sich nach dem kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG), die Investition kann grundsätzlich aus der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur erfolgen. Für eine Mitfinanzierung durch den Bund besteht mit dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) eine Rechtsgrundlage. Werden die Agglomerationsprogramme weiterhin im Vierjahres-Rhythmus erarbeitet und beschlossen, so ist eine Umsetzung innerhalb des Agglomerationsprogramms 6. Generation ab 2032 grundsätzlich möglich. Ob der Bund die Investition vollständig zulasten des Bahninfrastrukturfonds (BIF) übernehmen kann, ist zu gegebener Zeit zu prüfen.

Die Finanzierung des kantonalen Verkehrsangebots (und damit auch des Betriebs einer zukünftigen Limmattalbahn bis Baden) ist im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) geregelt. Zuständiges Organ ist der Grosse Rat.

Die Finanzierung einer allfälligen zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds (BIF), diejenige der zusätzlichen Limmattalbahn-Haltestelle über die Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur. Die Anbindung an das bestehende Strassen- und Wegenetz ist Aufgabe der Standortgemeinden.

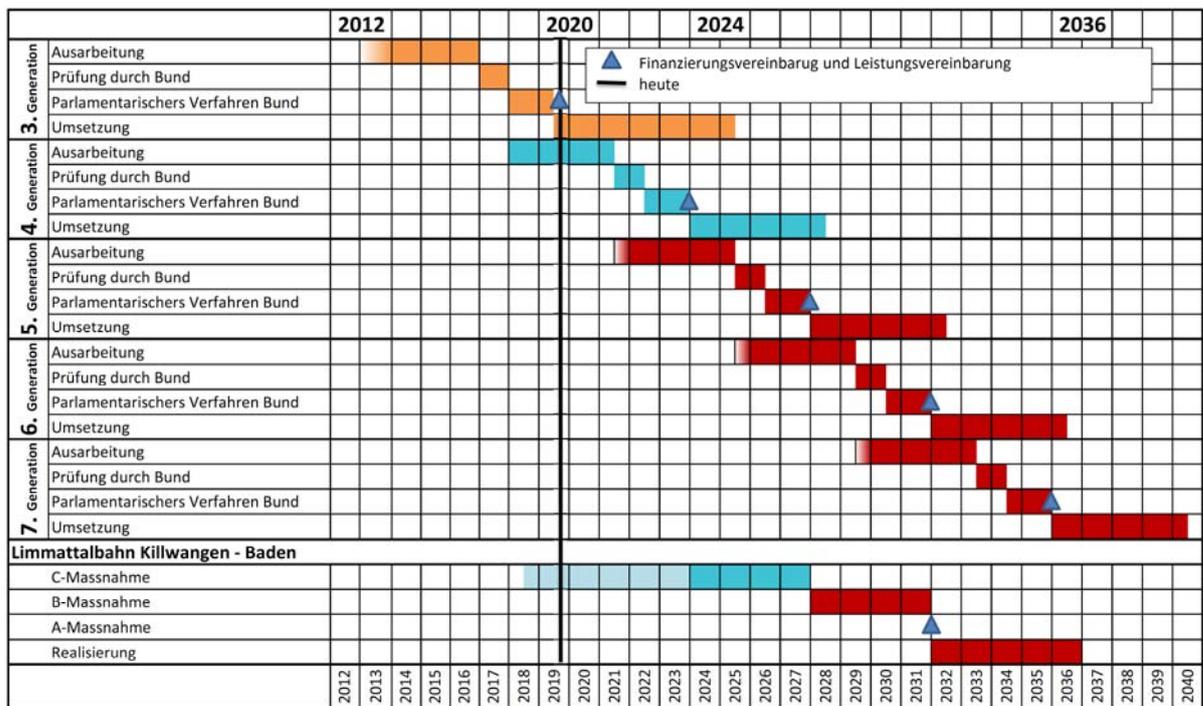


Abbildung 5: Zeitlicher Ablauf Agglomerationsprogramme mit Limmattalbahn Killwangen – Baden

## 5. Verhältnis zur mittel- und langfristigen Planung

Das Entwicklungsleitbild (ELB) der Aargauer Regierung 2017–2026 sieht eine nachhaltige und auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrspolitik mit langfristig finanzierbarer Verkehrsinfrastruktur vor. Trotz zunehmender Mobilität ist eine wirtschaftliche Flächennutzung anzustreben. Dies bedingt tendenziell grössere Zuwächse im öffentlichen Verkehr gegenüber dem Strassenverkehr.

Die Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU basiert auf der Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehrsangebot und hat einen Planungshorizont 2040. Eine leistungsfähige öV-Achse in der Agglomeration Limmattal unterstützt die Stossrichtungen I und II der Mobilitätsstrategie: Abstimmung des Verkehrsangebots mit dem Raumkonzept Aargau sowie Förderung der effizienten, sicheren und nachhaltigen Nutzung von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen. Sie trägt wesentlich zum Erreichen der in der Mobilitätsstrategie formulierten Ziele für Kernstädte, ländliche Zentren und urbane Entwicklungsräume bei, namentlich zu einem zuverlässigen Betrieb im öV bei dichter Taktfolge.

## 6. Auswertung der Mitwirkungsverfahren

### 6.1 Behördenvernehmlassung

Die betroffenen Gemeinden und Regionalplanungsverbände waren eingeladen, sich im Rahmen der Behördenvernehmlassung vom 15. August bis zum 16. November 2018 zu dieser Vorlage zu äussern. Sechs Gemeinden (Baden, Ennetbaden, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen und Würenlos) und zwei Regionalplanungsverbände (BadenRegio und ZurzibietRegio) haben Stellung genommen. Die drei Richtplanvorhaben wurden einhellig befürwortet. Die direkt betroffenen Gemeinden haben weitere Konkretisierungen zur genauen Linienführung der Limmattalbahn verlangt und einige wenige Fragen zur räumlichen Abstimmung aufgeworfen, die bis zur Festsetzung abzuklären sind. Die im rGVK OASE geplante Umnutzung der Badener Hochbrücke (Sperrung für den MIV) darf gemäss Stellungnahme der Stadt Baden und der Regionalplanungsverbände BadenRegio und ZurzibietRegio erst mit der Inbetriebnahme des Trams umgesetzt werden, also nicht für einen allfälligen Busvorlauf.

Zudem muss gemäss den betroffenen Gemeinden und BadenRegio das rGVK OASE (Zentrumsentlastung Baden) für die nötige MIV-Entlastung sorgen und zeitlich vor der Umnutzung der Hochbrücke und der Inbetriebnahme des Trams dem Verkehr zur Verfügung stehen.

## **6.2 Anhörungsverfahren**

Die Auswertung des Anhörungsverfahrens folgt nach der Anhörung.

## **7. Auswirkungen**

### **7.1 Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung**

Eine nachhaltige Entwicklung berücksichtigt wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologische Ansprüche gleichwertig, langfristig und ganzheitlich. In diesem Kapitel wird erläutert, welchen Beitrag eine Tramlinie von Killwangen nach Baden mit Umsteigeknoten Wettingen Tägerhard und eine Haltestelle Spreitenbach Asp zu einer nachhaltigen Entwicklung im Kanton Aargau leisten. Die Abschätzung der Wirkungen des Vorhabens auf Wirtschaft – Gesellschaft – Umwelt basiert auf der Anwendung der Checkliste Interessenabwägung Nachhaltigkeit.

Die Weiterführung der Limmattalbahn nach Baden kann nur umgesetzt werden, wenn der Schulhausplatz sowie der Brückenkopf Ost in Baden durch die Realisierung der wesentlichen rGVK OASE-Elemente oder durch andere noch zu definierende Massnahmen vom MIV entlastet sind. Die Umsetzung dieser OASE-Elemente wird folglich als Grundvoraussetzung für das vorliegende Vorhaben angenommen. Entsprechend werden die Auswirkungen einer erfolgreichen Umsetzung einer Tramstrecke von Killwangen nach Baden mit Umsteigeknoten Tägerhard sowie einer Haltestelle Spreitenbach Asp zusätzlich zum rGVK OASE mit Zeithorizont 2040 auf das Gebiet der Gemeinden Spreitenbach, Killwangen, Würenlos, Wettingen, Neuenhof und Baden beurteilt. Als Referenzzustand gilt die Situation im Jahr 2040 mit dem realisierten Vorhaben rGVK OASE, aber ohne verlängerte Limmattalbahn. Die Beurteilung stellt damit den "Zusatznutzen" des Vorhabens über das rGVK OASE hinaus dar. Die rGVK OASE-Elemente selber wurden bereits ein erstes Mal im Rahmen des Eintrags als Zwischenergebnis beurteilt (Botschaft 17.87).

Die bei der Beurteilung angewendeten, und in den folgenden Grafiken aufgeführten Kriterien der Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, entsprechen den Themenbereichen einer nachhaltigen Entwicklung gemäss dem vierten Nachhaltigkeitsbericht des Regierungsrats vom Dezember 2016.

Das Vorhaben wirkt sich auf alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit aus: Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Die Wirkungen sind mehrheitlich positiv, wobei in den Dimensionen Wirtschaft und Umwelt auch vereinzelte negative Wirkungen resultieren.

#### **7.1.1 Ökologische Dimension (vgl. Abb. 6)**

Die grösste positive Auswirkung des Vorhabens in der ökologischen Dimension ist im Themenfeld Verkehr zu verorten: So kann die Weiterführung der Limmattalbahn von Killwangen bis Baden als hochwertiger Feinverteiler die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Limmattal markant steigern und so den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Durch die Feinverteilung wird zudem der Velo- und Fussverkehr von und zu den Haltestellen gefördert. Die dadurch resultierende Reduktion des MIV führt zu einer Verbesserung der Luftqualität und zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen, was sich in einer positiven Bewertung der entsprechenden Themenbereiche niederschlägt. Auch bezüglich des Bodenverbrauchs fällt die Beurteilung positiv aus. Zwar benötigt die Bahn ein Eigentrassee entlang der Zürcherstrasse und im Bereich Tägerhard, was zu zusätzlichem Bodenverbrauch führt. Grundsätzlich fördert die bessere Erschliessung durch die Limmattalbahn aber die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen.

Negative Auswirkungen auf die Landschaft zeigen sich durch die Zerschneidung der Landschaft zusätzlich zur bereits bestehenden Strasse und die neue Brücke für die Limmattalbahn parallel zur Autobahnbrücke, welche die negative Wirkung auf das Landschaftsbild verstärkt. Auch die Landwirtschaft ist infolge Verlusts von Landwirtschaftsflächen (teilweise FFF) durch den Trasseebau negativ betroffen. Bezüglich der Wasserqualität gilt es zu berücksichtigen, dass das Trasseebau teilweise in den Grundwasserschutzzonen S2 und S3 liegt und entlang der Schutzzone 1 führt. Für den Trasseebau in der Zone S2 muss ein überwiegendes öffentliches Interesse am Bau nachgewiesen werden.

Insgesamt überwiegen die positiven Auswirkungen auf die Dimension Umwelt.

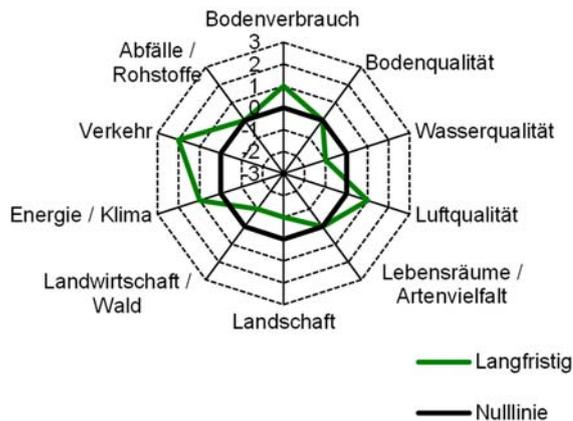


Abbildung 6: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Umwelt. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

### 7.1.2 Wirtschaftliche Dimension (vgl. Abb. 7)

Das Vorhaben wirkt sich besonders positiv auf die Themenfelder Infrastruktur / Investitionen und die Standortattraktivität aus: Durch die Weiterführung der Limmattalbahn kann deren Bewirtschaftung optimiert und die Attraktivität der gesamten Bahn gesteigert werden. Hinzu kommt, dass für die Weiterführung der Bahn teilweise auf die bestehende Strasseninfrastruktur gesetzt und diese damit optimal genutzt werden kann. Die Standortattraktivität wird durch die bessere Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten und der erwünschten, stärkeren Siedlungsentwicklung nach innen deutlich gesteigert. Dies führt zu urbanerem Lebensstil, zu mehr Dienstleistungsangeboten, zu höherer Bevölkerungsdichte, zu mehr sozialen Kontakten und einer erhöhten Attraktivität für Unternehmen, die sich gegebenenfalls in der gut erschlossenen Region ansiedeln. Dadurch können zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit kann gestärkt werden.

Die zunehmende Standortattraktivität hat aber auch ihre Schattenseiten: So ist davon auszugehen, dass durch die bessere Erreichbarkeit der Region die Immobilienpreise steigen werden, was die finanzielle Wohnattraktivität schmälert. Ebenfalls negativ zeigen sich die Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt von Kanton und Gemeinden. Das Vorhaben bedarf Investitionen von 465 Millionen Franken (Kostengenauigkeit +/- 30 %). Der Kostenteiler zwischen Bund und Kanton ist noch offen. Für die Gemeinden fallen Investitionen zur Anbindung an das bestehende Strassen- und Wegenetz sowie allfällige Infrastruktur (zum Beispiel Veloabstellplätze) an. Gleichzeitig kann es in den Gemeinden durch die Ansiedlung von neuen Unternehmen und Privatpersonen zu einer Erhöhung des Steuersubstrats kommen.

Insgesamt überwiegen die positiven Auswirkungen auf die Dimension Wirtschaft.

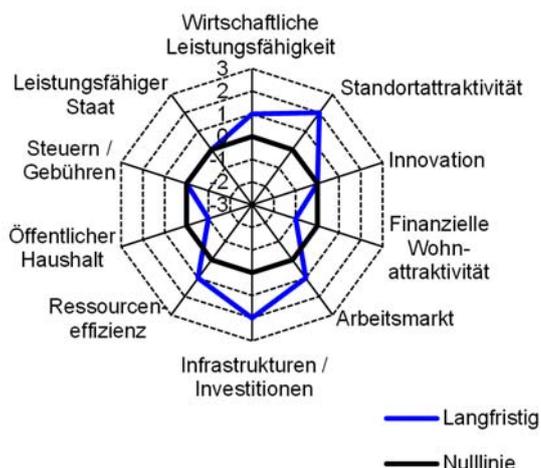


Abbildung 7: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Wirtschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

### 7.1.3 Gesellschaftliche Dimension (vgl. Abb. 8)

Die grösste positive Auswirkung zeigt sich bei der Wohnqualität. Diese wird durch die – dank der Reduktion des MIV – geringere Lärmbelastung sowie durch die verbesserte öV-Erschliessung deutlich erhöht. Auch die Sicherheit für Fussgänger/innen und Velofahrende wird durch die Reduktion des MIV sowie durch die, mit dem Bau der Bahn einhergehenden Aufwertung der Strassenräume verbessert. Der gesteigerte Fuss- und Veloverkehr wirkt sich positiv auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung aus. Die bessere öV-Erschliessung kommt Menschen mit einer Behinderung, Menschen ohne Fahrausweis sowie Menschen, die sich kein Auto leisten können zugute und fördert so die Chancengerechtigkeit.

Aus der besseren Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte Wohnen und Arbeiten kann ein verstärktes Bevölkerungswachstum resultieren, was in wachstumskritischen Teilen der Bevölkerung Ängste auslösen kann. Insgesamt kann jedoch davon ausgegangen werden, dass durch die Verlängerung der Limmattalbahn das Verbundenheitsgefühl der "Limmattalgemeinden" gefördert und der soziale Zusammenhalt gestärkt wird.

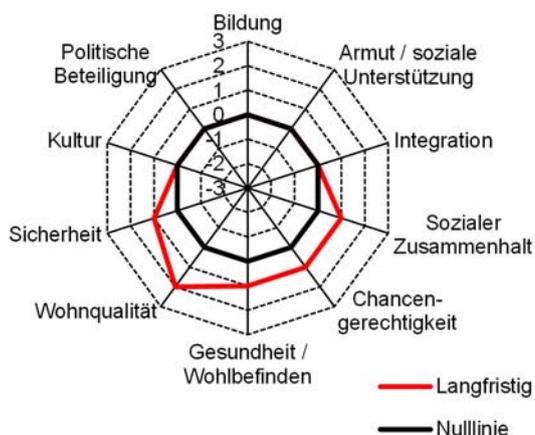


Abbildung 8: Wirkungen des Vorhabens in der Dimension Gesellschaft. Die Nulllinie entspricht dem Zustand ohne Vorhaben. Positive Punktzahlen entsprechen einer Verbesserung gegenüber der Nulllinie, negative einer Verschlechterung.

## **7.2 Personelle und finanzielle Auswirkungen auf den Kanton**

Die nächsten vier Abschnitte geben einen groben Überblick über die finanziellen Auswirkungen von Planung, Projektierung, Bau und Betrieb einer Tramlinie von Killwangen nach Baden mitsamt dem Umsteigeknoten Tägerhard und einer Haltestelle in Spreitenbach Asp. Zusätzlich zu den externen Projektierungskosten werden Eigenleistungen durch das Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu erbringen sein. Die Planungen erfordern aber keine zusätzlichen Stellen seitens Kantons.

### **7.2.1 Planungskosten bis Abschluss Richtplanverfahren**

Für die Erarbeitung von Grundlagen für einen Eintrag im Kantonalen Richtplan der Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen – Baden und somit für die bisherigen Planungsarbeiten hat der Regierungsrat am 2. April 2008 einen Verpflichtungskredit von brutto Fr. 300'000.– beschlossen (RRB Nr. 2008-000465) und diesen am 1. November 2017 um Fr. 250'000.– auf Fr. 550'000.– erhöht (RRB Nr. 2017-001314). Sollte für die ausserordentlich komplexe räumliche Abstimmung im sehr dynamischen Entwicklungsraum entlang des LTB-Trassees ein höherer Aufwand nötig sein, so kann ein weiterer Planungskredit (unter Einrechnung des bestehenden Verpflichtungskredits) in der Finanzkompetenz des Regierungsrats beantragt werden. Es handelt sich um Vorlaufkosten zur späteren Realisierung der Limmattalbahn (oder Busvorlauf) im Abschnitt Killwangen – Baden. Es erfolgt keine Weiterverrechnung dieser Kosten an die Gemeinden oder an Dritte.

### **7.2.2 Projektierungskosten nach Abschluss Richtplanverfahren**

Für die Weiterbearbeitung des Projekts wird nach der Festsetzung vom Grossen Rat auch ein Projektierungskredit zu bewilligen sein, da die Projektierungskosten für die Ausarbeitung von Vorprojekt und Bauprojekt voraussichtlich über 5 Millionen Franken liegen und somit in die Beschlusszuständigkeit des Grossen Rats fallen. Diese Ausgaben gehen zulasten der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur.

### **7.2.3 Investitionskosten (Grobschätzung)**

Die Umsetzung des Vorhabens löst Investitionskosten von rund 465 Millionen Franken aus (Kostenschätzung 2018). Die ausgewiesenen Kosten haben im jetzigen Planungsstadium eine Kostengenauigkeit von  $\pm 30\%$ . Bis zum Abschluss des Bauprojekts wird die Kostengenauigkeit auf  $\pm 10\%$  verbessert.

Analog zur Limmattalbahn im Abschnitt Zürich Altstetten – Killwangen wird parallel zur Projektierung der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden zu definieren sein. Der Kanton geht von einer Mitfinanzierung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme aus.

### **7.2.4 Investitionsfolgekosten (Grobschätzung)**

Für den Betrieb der Bahn im Abschnitt Killwangen – Baden ist bei heutiger Kostenbasis und je nach Dichte des Fahrplanangebots mit Vollkosten zwischen 6 und 13 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen. Mit einer Kompensation durch Aufwandsreduktion beim Busangebot ist aus heutiger Sicht nicht zu rechnen. Nimmt man nach einer gewissen Anlaufphase eine Kostendeckung von 50 % an, so ist mit einem Mehraufwand für den Kanton von 3,0 bis 6,5 Millionen Franken pro Jahr zu rechnen. Hinzu kommen die Aufwendungen für Betrieb und Abschreibung der Infrastruktur in der Grössenordnung von 1 bis 2 Millionen Franken pro Jahr, die grundsätzlich aus den durch den Bund festgesetzten Trassenbenutzungsgebühren gedeckt werden.

## **7.3 Auswirkungen auf die Gemeinden**

Die Standortgemeinden profitieren unmittelbar von den Angebotsausbauten, der imagefördernden Adressbildung und den Entwicklungsimpulsen im Umfeld der Bahnhaltstellen. Die Linienführung nimmt Rücksicht auf die bestehenden räumlichen Strukturen und schafft gleichzeitig eine wesentliche infrastrukturelle Voraussetzung für die neu und weiter zu entwickelnden Räume. Die Planungen

zur Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen – Baden sind koordiniert mit den Planungen der Gemeinden. Eine enge Koordination der verschiedenen Planungen ist sowohl durch die Gemeinde als auch den Kanton sichergestellt.

#### **7.4 Auswirkungen auf andere Regionen des Kantons Aargau**

Die anderen Regionen profitieren von der besseren Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten im Limmattal dank des attraktiven, leistungsfähigen öV-Angebots im Limmattal.

#### **7.5 Auswirkungen auf die Beziehungen zum Bund und zu anderen Kantonen**

Die Limmattalbahn im Abschnitt Zürich Altstetten – Killwangen stellt das zukünftige Rückgrat der öV-Erschliessung des gemeinsamen Agglomerationsraums Limmattal der beiden Kantone Aargau und Zürich dar. Bau und Inbetriebnahme der Bahn über ihre ganze Länge sind ein gemeinsames Vorhaben der Kantone Aargau und Zürich, das auch vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme als integrales, kantonsgrenzübergreifendes Projekt anerkannt wurde. Eine Weiterführung bis Baden ist die konsequente Vervollständigung einer einheitlichen, leistungsfähigen öV-Infrastruktur über den ganzen gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum Limmattal über die Kantonsgrenze hinweg bis Baden.

Um Bundesmittel im Rahmen von zukünftigen Agglomerationsprogrammen zu erhalten, muss sich der Kanton Aargau nach den zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben des Bundes richten.

### **8. Anpassung Kantonalen Richtplan**

Diese drei Infrastrukturelemente sollen im Kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis eingetragen werden (vgl. Beilage: Anpassung Richtplantext und -karte):

- Tramtrasse Killwangen – Neuenhof – Wettingen – Baden
- S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard
- Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp

### **9. Vertiefende Arbeiten bis zur Festsetzung**

In kontinuierlicher enger Abstimmung mit den Massnahmen des rGVK OASE sind folgende Themen nach dem Eintrag in den Kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis bis zur Festsetzung beziehungsweise für die vollständige räumliche Abstimmung zu vertiefen:

Linienführung Limmattalbahn (räumliche Abstimmung)

- Konflikt mit Bauverbot in Grundwasserschutzzone S2 (Gebiet Baden Kantonsschule)
- Brauchwasserfassung Wettingen Tägerhard
- Hochwasserschutz
- Lärmschutz
- Altlasten und belastete Standorte
- archäologische Fundstellen
- Abklärungen zu Nachfragepotenzial und Erschliessungswirkung einer Linienführungsvariante über Bahnhof Neuenhof
- Detaillierte Abklärungen zur Querung von Limmat und SBB-Trasse Tägerhard
- Konkretisierung der Linienführung im östlichen Teil von Wettingen abgestimmt auf Siedlungsstruktur, Strassen-, Velo- und Fusswegnetz sowie Landschaftsspange Sulperg-Rüsler
- Abstimmung zwischen Linienführung Planung der Mittelschulstandorte
- Prüfung Lage der Endhaltestelle Baden mit Option auf Weiterführung

#### Linienführung Limmattalbahn (betrieblich-technische Abklärungen)

- Nachweis der Funktionsfähigkeit von MIV und Veloverkehr auf den parallelen Achsen Landstrasse und Zentralstrasse in Wettingen
- Vertiefung der verkehrstechnischen Aspekte auf Strassenabschnitten im Mischverkehr sowie des Zusammenspiels mit dem Veloverkehr (mit dem rGVK OASE)
- Strassenabschnitte und Knoten mit Mischverkehr Bahn/MIV mit Kostenschätzung für allfällige Entflechtungen
- Statik Schlossbergtunnel und Hochbrücke Baden mit Kostenschätzung für allfällige Ertüchtigung
- Wirtschaftlichkeit eines allfällig etappierten Busvorlaufs

#### S-Bahn-Haltestelle Tägerhard

- Brauchwasserfassung Wettingen Tägerhard
- Berührungspunkte mit inventarisierten Trockenwiesen und –weiden (TWW-Objekt Nr. 4562 "Bernau")
- archäologische Fundstellen
- Umsteigeknoten Tägerhard und Lage der Haltestelle Limmattalbahn
- Integration Bus in den Umsteigeknoten

#### Limmattalbahn-Haltestelle Asp

- Dimensionierung Publikumsanlagen zur Raumfreihaltung

### 10. Weiteres Vorgehen

Öffentliche Anhörung/Mitwirkung Richtplananpassung Zwischenergebnis (gleichzeitig mit Botschaft Richtplananpassung rGVK OASE Festsetzung)	18. Oktober 2019 bis 17. Januar 2020
Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Zwischenergebnis (gleichzeitig mit Botschaft Richtplananpassung rGVK OASE Festsetzung) im Grossen Rat	Herbst 2020
Vertiefungsarbeiten für Richtplananpassung Festsetzung	2021/2022
öffentliche Anhörung/Mitwirkung Richtplananpassung Festsetzung	Herbst 2022
Behandlung der Botschaft Richtplananpassung Festsetzung im Grossen Rat	Ende 2023

### Vorgesehener Antrag an den Grossen Rat

1.

Die örtliche Festlegung "Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis" Killwangen-Baden, Weiterführung Limmattalbahn bis Baden gemäss Richtplan-Kapitel M3.3 wird zum Beschluss erhoben.

2.

Die örtliche Festlegung "Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis" Spreitenbach, Neue Haltestelle Asp gemäss Richtplan-Kapitel M3.3 wird zum Beschluss erhoben.

3.

Die örtliche Festlegung "Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis" Wettingen, Neue Haltestelle Tägerhard gemäss Richtplan-Kapitel M3.3 wird zum Beschluss erhoben.

**Beilagen**

- Beilage 1: Anpassung Richtplantext und -karte
- Beilage 2: Erläuterungsbericht "Limmattalbahn-Weiterführung bis Baden; Eintrag Kantonalen Richtplan auf Stufe Zwischenergebnis"
- Beilage 3: Fragebogen

17. Juli 2019

**Vernehmlassung und Anhörung/Mitwirkung zur Anpassung des Richtplans**

**Zwischenergebnis Baden, Killwangen, Neuenhof, Spreitenbach, Wettingen; Limmattalbahn im Abschnitt Killwangen – Baden, S-Bahn-Haltestelle Wettingen Tägerhard, Limmattalbahn-Haltestelle Spreitenbach Asp (Richtplankapitel M 3.3, Beschluss 2.1 und 3.1)**

**Aktueller Richtplantext M 3.3**

**2. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis**

2.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Döttingen, Siggenthal, Würenlingen, Turgi	Stationsausbau Siggenthal-Würenlingen mit zusätzlichen neuen Haltestellen in Döttingen Süd, ABB-Ennetturgi / Untersiggenthal	21	I2, I3, H1
Koblentz-Bad Zurzach	Doppelspurausbauten Koblentz-Bad Zurzach	20b	I1
(...)	(...)	(...)	(...)

**Neue Zwischenergebnisse (fett)**

**2. Eisenbahnvorhaben: Zwischenergebnis**

2.1 An der Trasseefreihaltung für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes besteht ein kantonales Interesse. Die folgenden Vorhaben werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Döttingen, Siggenthal, Würenlingen, Turgi	Stationsausbau Siggenthal-Würenlingen mit zusätzlichen neuen Haltestellen in Döttingen Süd, ABB-Ennetturgi / Untersiggenthal	21	I2, I3, H1
<b>Killwangen-Baden</b>	<b>Weiterführung Limmattalbahn bis Baden</b>	<b>83</b>	<b>J4/5</b>
Koblentz-Bad Zurzach	Doppelspurausbauten Koblentz-Bad Zurzach	20b	I1
(...)	(...)	(...)	(...)
<b>Spreitenbach</b>	<b>Neue Haltestelle Asp</b>	<b>110</b>	<b>K5</b>
<b>Wettingen</b>	<b>Neue Haltestelle Tägerhard</b>	<b>64</b>	<b>J4</b>

### Aktueller Richtplantext M 3.3

#### 3. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Hunzenschwil	Neue Haltestelle Hunzenschwil Schoren	77	G6
Killwangen- Baden	Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden	83	J4/5
(...)	(...)	(...)	(...)
Wettingen	Neue Haltestelle Tägerhard	64	J4
Wettingen-Würenlos	Ausbau der Linie Wettingen-Würenlos-Regensdorf	63	J4-L4
(...)	(...)	(...)	(...)

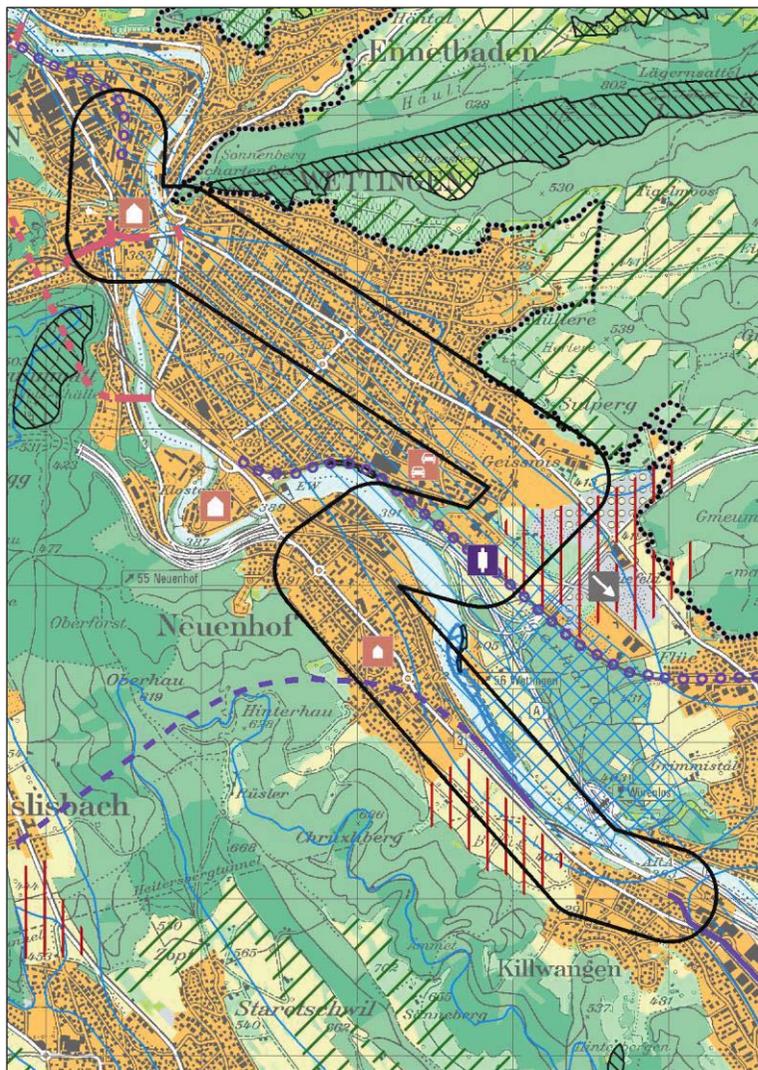
### Fortschreibung des Richtplantextes (durchgestrichen)

#### 3. Eisenbahnvorhaben: Vororientierung

3.1 Die nachstehenden Projektideen werden für allfällige spätere Ergänzungen des Schienennetzes als Vororientierung aufgenommen:

Gemeinde(n)	Vorhaben	Nr.	Planquadrat
(...)	(...)	(...)	(...)
Hunzenschwil	Neue Haltestelle Hunzenschwil Schoren	77	G6
<del>Killwangen- Baden</del>	<del>Weiterführung der Limmattalbahn bis Baden</del>	<del>83</del>	<del>J4/5</del>
(...)	(...)	(...)	(...)
<del>Wettingen</del>	<del>Neue Haltestelle Tägerhard</del>	<del>64</del>	<del>J4</del>
Wettingen-Würenlos	Ausbau der Linie Wettingen-Würenlos-Regensdorf	63	J4-L4
(...)	(...)	(...)	(...)

Aktuelle Richtplan-Gesamtkarte  
(Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)



Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte  
(Ausschnitt Originalmassstab 1:50'000)

